

Aan: Brandstoftransitietafel
t.a.v. Colette Alma
adres via Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat]
Den Haag

Datum: 18 juli 2025, Amsterdam

Betreft: Onze bijdrage voor de brief van de Maatschappelijke Alliantie¹

Geachte voorzitter van de Brandstoffentafel, beste Colette Alma,

Graag levert het Platform Hernieuwbare Brandstoffen perspectieven aan voor de brief die de Maatschappelijke Alliantie voornemens is te schrijven als input voor de verkiezingen en een volgend kabinet.

Hogere doelen in mandaten voor de weg na 2030 en hogere doelen voor lucht- en zeevaart die lineair toegroeien naar de 2035-doelen

De doelen in de verplichting voor de nationale sector zullen na 2030 met grote stappen moeten groeien, om te zorgen dat we voortbouwen op gerealiseerde volumes hernieuwbare brandstoffen (vloeibaar, gasvormig) en daarmee zo snel mogelijk bijdragen aan een fossielvrije transportsector. De jaarverplichting geeft een doel op basis van een percentage voor leveringen hernieuwbare energie, berekend op het totale volume benzine en diesel geleverd aan de vervoersmarkt. Door elektrificatie zal dit volume afnemen, het benodigde volume aan hernieuwbare brandstoffen zal dan ook lager worden als we dat niet corrigeren met hogere doelen in de verplichting. Hoge doelen zorgen ervoor dat we de inzet van fossiele brandstoffen vervangen in de resterende motoren met een verbrandingsmotor. Hiervoor zal het nodig zijn dat de industrie, zowel de automotive en (hernieuwbare) brandstoffensectoren, afspraken maken voor het kunnen inzetten van hogere blends.

De introductie van doelen in mandaten van 2% voor SAF, respectievelijk -2% GHG-reductie voor zeevaart zijn te laag en voor zeevaart moeten ook de schepen onder 5000 tonne in scope komen. Dus de percentages van de mandaten voor lucht- en zeevaart moeten omhoog. Er is een lineair groeipad nodig naar de sprong die in 2035 gemaakt wordt in doelen, van respectievelijk 20% SAF en 34% GHG-reductie zeevaart. Deze lineair groeiende mandaten zijn nodig voor de investeringen. (Dit betreft de Europese mandaten, los van de IMO-context)

¹ De Maatschappelijke Alliantie bestaat uit een brede groep van organisaties en werd opgericht bij de val van het kabinet in 2023 rond het thema klimaatbeleid. Ie meer:

[https://nationaalklimaatplatform.nl/nieuws12/2981279.aspx?t=Maatschappelijke-Alliantie-doe\[...\]aan-kabinet-‘Niets-doen-is-geen-optie’](https://nationaalklimaatplatform.nl/nieuws12/2981279.aspx?t=Maatschappelijke-Alliantie-doe[...]aan-kabinet-‘Niets-doen-is-geen-optie’)

Noodzaak tot ambitieus programma voor uit- en opbouw van hernieuwbare brandstoffenccluster samen met vergroening chemie

Het is nodig dat Nederland actief werk maakt van de aansturing van de grondstoffentransitie in chemie- en brandstoffenproductie. Ook de Taskforce Toekomst Brandstoffen en Chemieproductie (2025) heeft laten zien in het eindrapport (juni 2025) dat er noodzaak is tot verdere uit- en opbouw van hernieuwbare brandstoffen, en voor een op duurzame koolstof gebaseerde chemiesector. In geval van de vervoerssector, die te maken krijgt met de afbouw van rechten voor fossiele emissies (ETS 2), heeft de samenleving toegang nodig tot opties, dus ook tot hernieuwbare brandstoffen daar waar een vraag naar koolstofhoudende brandstoffen bestaat. Dit vraagt om een ambitieus programma, vergelijkbaar in ambitie met een programma zoals voor wind-op-zee. Havens en industrieclusters spelen een belangrijke rol om synergie te behalen, dat betekent gedeelde infrastructuur en het benutten van elkaars stromen en het aanjagen van gezamenlijke aanvoerlijnen van duurzame koolstof. Belangrijke kansen liggen in gecombineerde productie van drop-in biobrandstoffen en drop-in e-fuels. Ook de koppeling met het realiseren van koolstofonttrekking met BECCS is noodzakelijk (zie ook de PBL Trajectverkenningen 2024) en kan voordelen opleveren voor Nederlandse hernieuwbare productie, door de toegang tot CO₂-opslagruimte onder bijvoorbeeld de Noordzee.

Hierboven genoemde taskforce heeft verder als aanbeveling gedaan om in de "**Critical Stock Obligation**" een doel te stellen voor het aanleggen van strategische voorraden op basis van hernieuwbare productie (voor brandstoffen en chemie) voor land, en lucht- en zeevaart. Dit verdient snelle uitwerking, waarbij Nederland, in Europa, een trekker kan zijn.

Er is noodzaak, en er ligt een kans, om in de defensiebestedingen omwille van grotere strategische autonomie, een impuls te geven aan hernieuwbare brandstoffen die met in Europa beschikbare grondstoffen gemaakt worden. Het Platform roept op om via de defensie-uitgaven bij te dragen aan de verdere op- en uitbouw van drop-in hernieuwbare brandstoffencapaciteit voor weg, scheepvaart, luchtvaart. Dat betekent zowel een economische propositie voor de Nederlandse en Europese economie en is een essentiële invulling van weerbaarheid.

Opties op elkaar stapelen en daarmee fossiel af te bouwen

Het is belangrijk om de kosten in de transitie op de juiste plek te leggen en opties op elkaar te laten stapelen, zodat deze gezamenlijk het gebruik van fossiel afbouwen. Het opnemen van hernieuwbare elektriciteit om in de jaarverplichting te voldoen aan de doelen en ook walstroom om aan het zeevaartsectordoeel te voldoen, concurreert niet met fossiel maar met opbouw van volumes van hernieuwbare brandstoffen. We houden met deze maatregel meer fossiel in het systeem dan nodig is. Met de verwachte sterke groei van het aandeel groene elektriciteit in vervoer, een belangrijke ontwikkeling, kan deze regeling al tot ca. 600 miljoen Euro aan ERE-opbrengsten opleveren voor inboekers in 2030 (berekening Platform). De vragen die het Platform heeft: welke "dienst" wordt geleverd voor deze financiële waarde? Waar draagt het aan bij en bij wie komt die waarde terecht? Voor de investeringen in de opbouw van hernieuwbare elektriciteit staan andere instrumenten, en dat geldt ook voor de ingroei van de elektromotoren in de vervoerssector. (Zie CO₂-performance standard). Het meenemen van hernieuwbare elektriciteit in de jaarverplichting houdt bovendien innovatie en investeringen in de hernieuwbare brandstoffen tegen.

Hetzelfde geldt voor het opnemen van de groene waterstof in de raffinaderij. Dat is een industriemaatregel waarmee ETS-kosten worden uitgespaard. Door het kunnen aanmaken van een credit in de jaarverplichting, betaalt de consument vervolgens voor een vergroening die niet wordt geleverd in vervoer: er wordt immers een fossiele brandstof geleverd omdat de groene waterstof in de productie nodig is om het zwavelgehalte te reduceren. Bovendien is er voor herstel van het level-playing field met de directe inzet van RFNBO (groene waterstof) in vervoer



een subsidie voorgesteld om ongelijkheid te reduceren. Er is hierdoor extra maatschappelijk geld nodig om de balans te herstellen, terwijl dat bedrag ook voor de samenleving anders geïnvesteerd kan worden.

Accijnsdifferentiatie

Fiscaal wordt geen onderscheid gemaakt tussen de inzet van een hernieuwbare brandstof of een fossiele brandstof. Het Platform vindt dat dat onderscheid wel gemaakt moet worden en juicht accijnsdifferentiatie tussen hernieuwbare en fossiele brandstoffen toe. Het stelt voor om het tarief voor hernieuwbare brandstoffen als uitgangspunt te nemen en fossiele brandstoffen zwaarder te belasten, met het oog op implementatie zonder budgettaire gevolgen voor de schatkist.

Met het aannemen van de klimaatwet betekent heeft de Europese economie in 2050 geen ruimte meer voor netto klimaatemissies. Dat vraagt voor wegverkeer, schep- en luchtvaart om het gebruik van fossiele brandstoffen zo snel mogelijk af te bouwen. Platform Hernieuwbare Brandstoffen werkt aan deze missie als onafhankelijk kennis- en innovatieplatform, om samen met zijn leden de vervoerssector versneld te verduurzamen.

Met vriendelijke groet,

Loes Knotter, uitvoerend directeur
Platform Hernieuwbare Brandstoffen
Cruquiusweg 111A
1019 AG Amsterdam

